Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/1984

10. 03. 88

Sachgebiet 931

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Zukünftige Gestaltung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke 671 (Kusel – Landstuhl)

Gemäß den Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Rheinland-Pfalz über die zukünftige Gestaltung des ÖPNV wird der Personenverkehr auf der Strecke Kusel–Landstuhl bis 1995 garantiert und attraktiviert.

Die GRÜNEN befürchten, daß die mit den Rationalisierungsmaßnahmen einhergehenden Schließungen von Fahrkartenausgaben (Reiseauskunftsstellen) oder gar von Haltepunkten der Strecke Fahrgastpotentiale entziehen könnten. Die geplanten Änderungen der Streckeninfrastruktur (Demontage von Zugkreuzungsstellen) vergeben nach Ansicht der GRÜNEN Chancen auf ein künftig optimales Fahrplanangebot.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welcher Anteil der von der Deutschen Bundesbahn (DB) in „Die Bahn in Rheinland-Pfalz" genannten Investitionsmaßnahmen von ca. 7 Mio. DM entfällt auf die Strecke 671 Kusel–Landstuhl, welcher Anteil auf die Strecke 424 Limburg–Au?

2. Welche Maßnahmen sind im einzelnen für die Strecke 671 bis zum Jahre 1995 vorgesehen, und wann werden sie verwirklicht?

3. Nach Auskunft des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz vom 17. Dezember 1987 (an den Arbeitskreis Verkehr der GRÜNEN KV Kusel) ist auf der Strecke 671 die Einführung eines Zugleitbetriebes mit technischer Sicherung vorgesehen.

   Welches der verschiedenen, von der DB erprobten Zugleitsysteme ist für die Strecke 671 geplant? Wird ein flexibles Funkleitverfahren eingesetzt oder ein zeitaufwendiges System mit Streckenfernsprechern?

4. Welche Konsequenzen wird die vereinfachte Betriebsführung für DB-Kunden

   a) im Güterverkehr,

b) im Personenverkehr haben, insbesondere was Fahrzeiten, Anknüpfung Schiene/Bus, umsteigefreie Verbindungen von und nach Kaiserslautern, Zugfrequenzen und Schließung von Fahrkartenausgaben betrifft?

5. Bleiben die Serviceleistungen Reiseauskunft, Beratung, Verkauf von Sparpässen und Sparpreisangeboten gewährleistet, wenn bei Auflösung von Fahrkartenausgaben Automaten oder Agenturen eingerichtet werden?

6. Ist mit der Auflassung, Neueinrichtung oder Verlegung von Haltepunkten bzw. Bahnhöfen zu rechnen?

7. Wird es bei der jetzigen Quote von Busparallelverkehr bleiben?

8. Bleiben die bisherigen Zugkreuzungsmöglichkeiten außerhalb des zweigleisigen Abschnittes erhalten?

9. Wie werden sich der Wegfall von Zugkreuzungsmöglichkeiten und der zweigleisige Betrieb des Streckenabschnitts auf attraktivitätssteigernde Maßnahmen wie Taktfahrplan, Einsatz von Eilzügen vor und nach Nahverkehrszügen, Einsatz von Sonderzügen im Güter- und Personenverkehr sowie auf Verspätungen von Gegenzügen auswirken?

10. Erlaubt die für die Strecke 671 geplante Betriebsweise Durchfahrten und Überholungen (Eilzugverkehr in Abstimmung mit Nahverkehrszügen)?

11. Die Triebwagen der Baureihe 628/928 können Gleise, die von anderen Triebfahrzeugen langsamer befahren wurden, mit höherer Geschwindigkeit bereisen.

    Um wieviel wird sich die durchschnittliche Reisezeit von Kusel nach Landstuhl bzw. Kaiserslautern verkürzen, oder verlängert sie sich gar mit der Einführung des Zugleitbetriebes?

12. Werden die Züge im künftigen Fahrplan im allgemeinen nach Kaiserslautern verlängert wie bisher üblich, und wird es weiterhin in der Regel durchgängige Züge Kaiserslautern–Kusel geben?

13. Werden die künftigen Fahrpläne auch auf die bisher kaum (mangels zeitlichem Angebot) erschlossenen potentiellen Nahverkehrskunden im Berufs- und Pendlerverkehr, beispielsweise Mitarbeiter des Opel-Werkes ausgerichtet sein, und erfolgt bei der Fahrplanerstellung eine Absprache bzw. Abstimmung mit entsprechenden Betrieben?

14. Die vereinfachte Betriebsführung verursacht erheblich geringere Betriebskosten; der Zugverkehr kann mit minimalem Personaleinsatz betrieben werden.

    Ist bei der Strecke 671 an eine Wiedereinführung des Sonntag- und Samstagnachmittagsverkehrs gedacht?

15. Um wieviel erhöhen sich die Kosten bei der Einrichtung einer zuggesteuerten automatischen Bahnübergangssiche-

rung, wenn es sich nicht um eingleisigen Betrieb, sondern um eine zweigleisige Strecke handelt, die jedoch nicht für „Falschfahrbetrieb" ausgelegt ist, die also für jede Fahrtrichtung nur ein Gleis besitzt?

Bonn, den 10. März 1988

Weiss (München)
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333